Manuel d'utilisateur et livret d'entretient

UP Pico



Pico



Version 1.0
Valable à partir du modèle 2008
A compter de Janvier 2008

Table des matières

BIENVENUE DANS LE TEAM UP ! 9

INSTRUCTIONS DE SECURITE 10

DEVELOPPEMENT DES PARAPENTES 10

DESCRIPTION TECHNIQUE 11

HOMOLOGATION 11
Profil de pilote et expérience recommandée en vol. 11
Expérience requise en vol calme 11
Expérience requise en vol turbulent. 11
Expérience requise lors des techniques de descente rapide 11
Utilisation de l'aile en pente école. 11
FOURCHETTE DE POIDS RECOMMANDEE 11

DONNEES TECHNIQUES DE L'UP PICO 13

CONSTRUCTION 14
Construction légère 14
MATERIAUX DE L'AILE 15
MATERIAUX DES SUSPENTES 15
SYSTEME DE SUSPENTAGE 15
Maillons spéciaux UP 16
ELEVATEURS UP "ULTRA RISERS" 17
ELEVATEURS STANDARDS 17
SAC DE PORTAGE ERGONOMIQUE UP 19
Réglage du sac à dos 20
Conseil de rangement 20

AVANT LE PREMIER VOL 21

REGLAGES 21
Position des freins 21
Accélérateur 23
SELLETTE RECOMMANDEE 23
PARACHUTE DE SECOURS 24
UTILISATION DE L'UP PICO 24
ACROBATIES 24
PARAMOTEUR 24

LE VOL EN PRATIQUE 25

VISITE PRE VOL 25

DECOLLAGE 25
CONTROLE DE LA VITESSE 26
Utilisation des freins *26*
On accélère ! *26*
EN VIRAGE 26
ATTERRISSAGE 27
LE TREUIL 27
Attacher le système de libération du treuil. *27*

SECURITE EN VOL 29

THERMIQUES ET TURBULENCES 29
DESCENTES RAPIDES 29
360° Engagés *30*
Parachutale aux B *30*
Grandes oreilles *30*

SORTIE DU DOMAINE NORMAL DE VOL 32

CONDUITE A TENIR EN CAS D'INCIDENTS DE VOL 32
FERMETURE DU PARAPENTE 32
Fermetures asymétriques *32*
Fermetures frontales *33*
DECROCHAGE 33
Parachutale *33*
Décrochage *33*
Vrille à plat *34*
WINGOVER 34
CONTROLE D'URGENCE 34
AUTRES CONSEILS 34
Parachutale sous la pluie ! *34*
Logos adhésifs *35*
Eau salée *35*
Insectes *35*

MAINTENANCE ET NETTOYAGE 36

PRENEZ SOIN DE VOTRE PARAPENTE 36
Fabrication du parapente *37*
Le suspentage *37*
NETTOYAGE 37
Stockage et transport *38*

REVISION ET REPARATION 39

ENTRETIENT ET MAINTENANCE 39
Contrôle d'aptitude au vol *39*
Centre de Service UP *39*
GARANTIE UP 39

Conditions de garanties nationales *40*
Garantie internationale UP *40*
Revision UP Pico 40
Pliage et verification du parachute de secours 41
Envoyez votre aile et autres produits UP 41

SITE WEB UP **41**

QUELQUES MOTS POUR CONCLURE **42**

PIECES JOINTES **1**

Pièces jointes **41**

Plan de suspentage 42
Rapport d'homologation DHV UP Pico S-L 43
Feuille de contrôle pré vol 51

Livret d'entretient

Utilisé par votre Centre de Service UP (révisions) 52
Carte d'enregistrement du produit 57

Important

Les symboles suivant sont utilisés pour attirer l'attention sur des passages particuliers :



DANGER!

Ne pas respecter les instructions ici détaillées peut conduire à de sérieuses blessures et à la mort.



ATTENTION!

Ne pas respecter les instructions ici détaillées peut conduire à un vieillissement prématuré et jusqu'à des dommages irréversibles de votre nouveau parapente.



REMARQUE

Ce pictogramme indique un conseil ou une connaissance utile.

Bienvenue dans le Team UP !

Félicitations pour l'acquisition de votre nouveau parapente UP. Avec la Pico, vous avez choisi un parapente qui représente le meilleur rapport sécurité / performance / qualité dans notre sport.

Nous serions heureux d'entendre vos commentaires concernant votre parapente. Ce qui sera facilité une fois votre parapente dûment enregistré ! Pour cela, complétez et envoyez la carte d'enregistrement en pièce jointe, (ou via www.up-paragliders.com >service > product registration). L'enregistrement définitif de votre produit est en plus nécessaire pour activer le contrat de garantie.

Pour toutes questions concernant votre parapente ou ses accessoires, merci de vous adresser à votre revendeur local ou n'hésitez pas à entrer en contact direct avec nous.

Pleins de bons moments avec votre UP Pico !

Votre Equipe UP France !



Instructions de sécurité

Le parapente est un sport exigeant, nécessitant un niveau exceptionnel d'attention, de jugement, de maturité et d'autodiscipline. En raison des risques inhérents à la pratique, aucune garantie ne peut être faite contre les accidents et dégâts matériels, corporels et/ou mortels. Ce parapente n'est pas couvert par l'assurance de responsabilité du fabricant ni du revendeur. Ne volez que si vous assumez personnellement tous les risques inhérents et toute la responsabilité des dégâts matériels, corporels et/ou mortels qui peuvent résulter de l'utilisation de ce parapente.

Merci de lire entièrement ce manuel de vol avant le premier vol avec votre UP Pico, vous vous accoutumerez déjà à votre nouvelle voile. Ce manuel vous donne les informations essentielles et les caractéristiques générales de vol de la Pico. Il ne saurait remplacer la présence ni les conseils d'un moniteur.
Points importants :

- Au moment de sa livraison la Pico est conforme aux exigences du DHV et/ou de l'Afnor (voir le certificat d'homologation à la fin de ce manuel)
- Tout changement effectué sur le parapente annule cette homologation ainsi que toute garantie.
- L'utilisation de ce parapente se fait exclusivement aux risques de l'utilisateur. Aucune responsabilité ne peut être prise par le fabricant ou le revendeur.
- Il est supposé que le pilote possède les qualifications nécessaires en regard des dispositions légales.
- En cas de revente de l'aile, assurez vous de bien donner ce manuel au nouveau propriétaire. Il fait partit intégrale du parapente et garantie son homologation.

Développement des parapentes

UP Europe a une histoire couronnée de succès dans le développement du delta-plane et du parapente. Le développement d'un nouveau parapente commence par une analyse détaillée et précise du marché. Sur cette base un nouveau concept de produit émerge. C'est donc en étroite collaboration avec nos clients que nous définissons les caractéristiques exactes que le nouveau parapente doit avoir.

Avec ces caractéristiques en mémoire nous développons un modèle tridimensionnel sur ordinateur, avec le dernier logiciel de CAO à même de faire les premières simulations. Les données sont alors transmises directement à la maison de production pour la construction de prototypes. Ces derniers sont alors soumis à une série d'essais en vol. Si nécessaire de nouveaux modèles sont construits, (bien que ce soit rarement le cas) et la mise à l'épreuve continue jusqu'à ce que l'équipe ait atteint ou dépassé tous ses objectifs initiaux.

Description technique

La Pico a été développée par UP international pour satisfaire les pilotes cherchant une aile intermédiaire très sûre, rapide et performante avec de grandes qualités de décollage.

Comme pour tous les produits UP, les matériaux employés ont été choisis pour leur qualité et leur résistance afin de garantir une durée de vie maximale.

Les détails de construction approfondis, sont dans le rapport d'homologation qui fait partie de ce manuel. Tout changement technique apparaîtra en annexe.

Homologation

La Pico a été testé par le DHV/OeAeC. La note finale : „1" est la plus petite pouvant être assignée. Aucun test n'a obtenu une note supérieure à „1".

Profil de pilote et expérience recommandée en vol.

L'UP Pico est recommandée pour les pilotes de tous niveaux, du débutant absolu au pilote de cross cherchant une aile à la sécurité passive maximale. D'une façon plus générale, nous recommandons aux pilotes volant moins de 15 à 20 h par an de toujours rester dans la catégorie DHV 1.

Expérience requise en vol calme

Voler sous une aile de cette catégorie requiert d'avoir été initié aux bases du parapente : décollage, virage, atterrissage. Pour le vol en thermique, il est recommandé que le pilote connaisse et comprenne les bases du pilotage actif.

Expérience requise en vol turbulent

L'UP Pico réagit aux turbulences avec la facilité d'une aile école et ne nécessite pas un pilotage particulièrement précis ou rapide. Un minimum de pratique améliore toutefois le plaisir du pilote en l'air ainsi que sa sécurité.

Expérience requise lors des techniques de descente rapide

La réalisation de descentes rapides, comme les grandes oreilles, les 360° engagés ou les parachutales aux B, nécessite toujours une certaine expérience et maturité de vol. Les pilotes sont invités à s'exercer lors de stage SIV, de préférence avec les écoles connaissant déjà l'UP Pico.

Utilisation de l'aile en pente école.

L'UP Pico est tout à fait adaptée à la pente école.

Fourchette de poids recommandée

L'UP Pico doit être utilisée dans les fourchettes de poids mentionnées dans les "données techniques" de ce manuel. Les valeurs mentionnées sont des "Poids Total Volant" (PTV) qui incluent, l'aile, le pilote, sa sellette, tous les vêtements etc. La manière la

plus facile de connaître votre PTV et de monter sur une balance avec votre sac de parapente au grand complet. UP International fabrique la Pico en 5 tailles differents. Si vous vous retrouvez à devoir choisir entre deux tailles, nous vous recommandons de tenir compte de votre préférence à voler soit un peu surtoilé, soit légèrement sous toilé.

De par l'excellente stabilité interne de la Pico, il nous a été possible d'étendre un peu les fourchettes de poids en comparaison aux modèles plus classiques UP – Cela signifie que chaque Pico peut être volée dans le cadre de l'homologation DHV avec un peu plus de poids que n'importe quelle autre voile. Par exemple, la Pico S a été certifiée pour une fourchette de 70-95kgs, où l'on peut considérer que les 5 derniers kilos sont en « insignifiante surcharge ». Voler avec une Pico S à 95 Kg n'influence en effet pas négativement le taux de chute mais rendra la voile un peu plus vive et augmentera la vitesse maximale.

Si vous préférez voler dans des conditions plus "standard" nous vous conseillons alors de choisir une taille où vous n'entrerez pas dans les 5 derniers kilos de la fourchette. Vous volerez sûrement alors de façon plus relaxée.

La raison derrière ce choix de tailles originales est due au fait que nous voulions pouvoir voler sur ce modèle occasionnellement de façon légèrement surchargée sans perdre pour autant l'homologation de la voile. Cette pratique s'avère surtout bien commode en para alpinisme.

En plus des tailles classiques, nous avons construits deux tailles extrêmes en XXS et XXXS. Ces voiles intéresseront surtout ceux pour qui le parapente est un moyen de descente rapide… Le poids importe alors plus que le taux de chute de l'aile.



Données techniques de l'UP Pico

Technical Specifications

Size	XXXS*	XXS*	XS*	S	M*
Wing area real [m²]	18,19	21,61	24,35	26,60	28,80
Wing area projected [m²]	15,79	18,75	21,13	23,08	24,99
Wing span real [m]	9,44	10,29	10,92	11,41	11,88
Wing span projected [m]	7,54	8,22	8,73	9,12	9,49
Aspect ratio real	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9
Aspect ratio projected	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Number of Ribs	43	43	43	43	43
Number of Supported Ribs	30	30	30	30	30
Number of Cells	42	42	42	42	42
Total line length [m]	276,2	300,9	323,4	333,9	347,5
Total # of lines	246	246	246	246	246
Line diameters [mm]	0,8 / 0,85 / 1,5				
Weight [kg]	3,30	3,75	4,20	4,45	4,75
Speed trimm/max [km/h]	38 / 52	38 / 52	38 / 52	38 / 52	38 / 52
Speed. take of weight 90 kg [km/h]	42 / 56	40 / 54	-	-	-
DHV Classification	BEP	BEP	1*	1	1*
DHV take off weight [daN]	-	-	60-85	70-95	80-110
Recommended take off weight [daN]	~ 50***	~ 63***	60-80**	70-90**	80-105**
Description	Mountain-, Light- and Allround-Glider				

* As of January 15th 2008. Technical specifications could change during development.
** At the upper weight range (last 5 kg) the glider is slightly overloaded
*** With the declared take off weight the glider reaches "Speed trimm/max [km/h]"

Construction

La Pico marque l'entrée d'UP en para alpinisme. Notre but était de construire une aile pouvant servir à presque toute sorte d'activité en parapente et de le faire avec toute la légèreté nécessaire aux ailes de type « montagne ».

Le résultat est un beau mélange entre une aile Fun et vive en DHV1, construite de manière très résistante ET légère. Parce que nous pensons qu'un parapente UP doit avoir une longue durée vie sans être trop contraignant sur le plan des révisions, nous avons choisis de n'utiliser aucun matériel insuffisamment testé et de limiter les innovations qui sont pourtant notre point fort lorsqu'il s'agit de "compétition"...

L'UP Pico est une aile légère mais elle reste conçue et construite dans une optique de longévité. Le tissu utilisé est toujours compris entre 36 et 40g/m (standard de l'industrie) mais le poids total de la voile obtenue est extraordinairement bas. Il en est de même pour les élévateurs – ils sont construits de façon rassurante, mais sont très légers, et retiennent la facilité typique UP que nos pilotes attendent. Les suspentes supérieures sont construites en utilisant le nouveau Lyros Dyneema non gainé (matériel aussi utilisé sur nos Trango 3 et Summit XC), alors que les suspentes basses sont faîtes du plus classique Dyneema gainé.

Un plaisant bonus du matériel utilisé est que la Pico possède une performance assez impressionnante pour sa catégorie – vous verrez la différence directement que ce soit en plané ou en thermique. Vous aurez plaisir à la piloter, sans ne jamais être dépassé. La réduction de la traînée est encore plus avantageuse lorsque le pilote commence à appuyer sur l'accélérateur. Le débattement de celui-ci convertit la vitesse de façon linéaire jusqu'à atteindre un maximum de 50km/h+ ; Le taux de chute reste toujours correct. La Pico offre simplement un réel plus !!

Construction légère

Un des "trucs" pour rendre la Pico si légère a été d'incorporer sur le bord d'attaque de l'aile le système UP de stabilisation du profil « ASS » (Airfoil Stabilising System). Ce renforcement fut à la base développé pour notre voile compétition : l'UP Edge. Le but de ce système est ici d'éliminer tout besoin de renfort supplémentaire en Mylard. Le système ASS utilise de fines barres de nylon, le long de toutes les coutures inter caissons afin de maintenir ces derniers ouverts et de renforcer le bord d'attaque. Ajoutez cela au fait que ce nylon ne craint pas d'être abîmé et il n'est désormais plus utile de plier en accordéon ! En dépit de la manière dont la Pico est pliée, elle gardera ses caractéristiques parfaites de décollage pendant des années ! Et si une barre de Nylon casse accidentellement (si par exemple quelqu'un marche sur l'aile au décollage…), elles peuvent être remplacées en un tour de main. Enfin, il n'est évidemment aucun problème de cravate avec le système ASS – Les tests DHV montrent que même le comportement en fermeture reste parfait en dépit de ce nouveau système très léger de renforcement.



Matériaux de l'aile

L'UP Pico est construite en tissu polyamide, qui est particulièrement résistant à l'étirement et à l'usure. Ce tissu est aussi spécialement traité pour un maximum de résistance aux UV.

Après d'intenses séries de tests et de nombreuses années de pratique, nous pensons avoir trouvé le meilleur matériel : Il s'agit du polyamide "New Sky-Tex", de Porcher Marine (France), référence : 9017 E38A (extrados et intrados avant. 40 g/m²), 9017 E68A (extrados et intrados arrière. 36 g/m²) et 9017 E29A (cloisons et cloisons en V. 40 g/m²).

Ces matériaux montrent constamment d'excellentes mesures de porosité et offrent une tenue de couleur remarquable avec les dernières enductions PU.

Matériaux des suspentes

Les suspentes sont un mélange de Dyneema gainé et non gainé de chez Lyros avec des suspentes gainées de chez Cousin Trestec. Nous utilisons des diamètres de 0.8, 0.85 et 1.5 millimètres. Ces suspentes sont construites en utilisant un Dyneema spécial pré étiré et ont une charge de rupture significativement plus haute comparées aux courantes Aramid®. Elles sont en outre moins susceptibles de s'affaiblir ou de présenter des anomalies que toutes les suspentes Aramid® que nous avons testé. Enfin, ces nouvelles suspentes pré étirées montrent beaucoup moins de tendance à l'étirement que toutes les autres en Dyneema. Ce dernier point est d'une importance majeure afin d'éviter la mauvaise influence sur les caractéristiques de vols d'un étirement irrégulier et prématuré des suspentes de votre nouvelle voile.

Système de suspentage

L'intégralité du suspentage est formée de lignes individuelles, qui sont cousues en boucle à leurs deux extrémités. Les différents étages sont reliés par une technologie spéciale de boucle (appelée "poignée de main") afin d'empêcher un affaiblissement de l'âme et une diminution de la résistance des suspentes.

Suspentes et coutures sont soumises à des contrôles de production rigoureux, pour assurer une haute et constante qualité de fabrication.

Les suspentes de chaque voile sont divisées en quatre groupes en plus des suspentes de freins :

Niveau A: A1-A3
Niveau B: B1-B3
Niveau C: C1-C3 / S1
Niveaux D: D1-D2
Freins: BRK

Les suspentes de freins sont rassemblées sur une drisse qui passe au travers d'une poulie fixée à l'élévateur D. Cette drisse possède une marque noire, repère au niveau duquel doit être noué l'anneau de la poignée de frein. Les freins sont préréglés de façon optimale (aile à 0 degré de freins, bras haut). Ne modifiez pas ce réglage sans vérifier soigneusement la nouvelle longueur sur pente école avant de voler !

Les groupes de suspentes (A, B, C et D) sont de couleurs différentes pour une identification et un démêlage simplifié. Toutes les suspentes principales de chaque groupe sont reliées aux élévateurs au moyen des maillons spéciaux UP. Ces maillons

sont équipés d'un « collecteur » pour empêcher les suspentes de glisser. Après les travaux de maintenance, les maillons spéciaux UP doivent être refermés comme indiqué dans le paragraphe suivant.

Maillons spéciaux UP

Ces „Mailons spéciaux UP" ont pour origine la chute libre et le parachutisme. Les constructeurs de parachutes les utilisent exactement de la manière dont nous le faisons sur la Pico; en connexion des suspentes aux élévateurs. De par leur utilisation, nous pouvons réduire significativement le poids des élévateurs.

Voici une description précise sur la façon d'utiliser, ouvrir et fermer, nos nouveaux maillons

Faîtes passer le maillon spécial UP à travers les suspentes et la boucle d'élévateur. Faîtes ensuite passer la boucle sans couture dans celle avec couture.



Faîtes une boucle autour de la couture avec l'aide de la boucle sans couture.



Une fois la boucle serrée...



…tournez maintenant le maillon entier jusqu'à ce que la fermeture soit cachée dans la boucle d'élévateur.



Ill. 1: Maillons UP correctement montés sur leurs élévateurs.



Elévateurs UP “Ultra Risers”

Notre UP Pico est un autre produit UP utilisant les célèbres « Ultra Risers ». Il s’agit d’élévateurs hautement renforcés avec Kevlar de seulement 12mm de large. En dépit de leur faible poids, ces “Ultra risers” ont tous les atouts de facilité et de solidité que réclament nos pilotes.

Elévateurs standards

Pour ceux qui le désirent, nous vous proposons des élévateurs plus standard de 25 mm. Ces élévateurs sont fournis avec maillons d’attaches classiques en acier et constituent tout aussi bien un bon choix pour les « pilotes écoles » ou « sortie école ».

La Pico a été aussi méticuleusement testée dans les environnements les plus montagneux que dans les grandes plaines où le treuil constitue la seule opportunité de vol. Nous recommandons aux pilotes volant principalement au treuil de choisir les élévateurs standard qui sont plus adaptés aux surcharges induites par cette pratique.

Les suspentes sont regroupées sur quatre élévateurs et une drisse de frein de chaque coté. Les élévateurs A et B sont de couleurs différentes pour les identifier facilement au décollage ou en vol pour effectuer des parachutales aux ‘B’.
En configuration normale de vol, tous les élévateurs mesurent 450mm. En accélérant, les élévateurs A à C sont raccourcis. Un système de réduction entre chaque élévateur assure que chacun d’entre eux se positionne correctement.
Le changement le plus important d’angle d’attaque est obtenu lorsque la poulie haute termine son débattement.

Illustration 2: Elévateurs UP Pico



Sac de portage ergonomique UP

L'UP Pico est délivrée avec un sac à dos spécial parapente, qui remplit pleinement la demande de compromis entre volume de rangement énorme et bien être d'utilisation / confort.

Nous avons construit un système de transport permettant une distribution optimale de la charge pour une sécurité et un confort maximum. Les bretelles en forme de S assurent un parfait ajustement et la sangle de poitrine, détachable, empêche les bretelles de glisser des épaules.

Les sangles de rappel de charge, attachées aux bretelles peuvent être desserrées facilitant ainsi la respiration, ou serrées pour une meilleure stabilité. L'idéal est qu'elles forment un angle avec vos épaules de 45°. Une sangle ventrale amovible est incorporée pour aider au maintien général. Si cette sangle est serrée, les bretelles peuvent être sorties légèrement pour transférer la charge loin des épaules. Des sangles de stabilisation sont aussi montées sur la ventrale : Serrées elles augmentent la stabilité et desserrées elles donnent plus de liberté de mouvement. Il est important, que le sac soit parfaitement ajusté, pour obtenir un bon confort. Suivez les conseils suivants :

Illustration 3:
Sac à dos UP

Poche Superieure

Sangles de Rappel de Charge

Sangles d'Epaules découpées en S

Sangle de Poitrine

Trims de réglage des Sangles d'Epaules

Sangle Ventrale Amovible

Sangles de Compression

Trims de réglage de Sangle Ventrale de Stabilisation

Réglage du sac à dos

Lorsque le sac est entièrement chargé toutes les sangles de compression doivent être serrées, afin de maintenir la charge. Les sangles de transport doivent être relâchées afin de pouvoir mettre le sac sur le dos. La ventrale doit être attachée et serrée, toutes les sangles doivent ensuite être tendues, y compris la sangle de poitrine. Vous pouvez alors assurer la stabilité de l'ensemble en réglant les sangles de contrôle de charge des épaules.

Conseil de rangement

Ranger le sac UP correctement favorisera le plaisir à le porter ! Quelques conseils peuvent vous aider à y parvenir facilement :

Le centre de gravité du chargement doit se trouver aussi près que possible de l'axe central vertical du porteur, tout en étant placé aussi haut que possible sur son dos. Cela permet au porteur de minimiser l'effet de levier de la charge en position verticale. Cela aide aussi à réduire les oscillations du sac pendant la marche.

Le dessin ci -contre montre la répartition idéale de poids dans le sac à dos UP. Chargé ainsi, le confort sera optimal ! Commencez par placer les objets les plus lourds proche des épaules, avec les choses plus légères au dessus et sous cette région. Les accessoires les plus légers doivent être placé le plus loin de votre dos.

N'attachez aucun objet à l'extérieur de votre sac; Il serait facile de vous les dérober… vous pourriez même les endommager en heurtant un quelconque point saillant de la première voiture prête à vous remonter au décollage !!

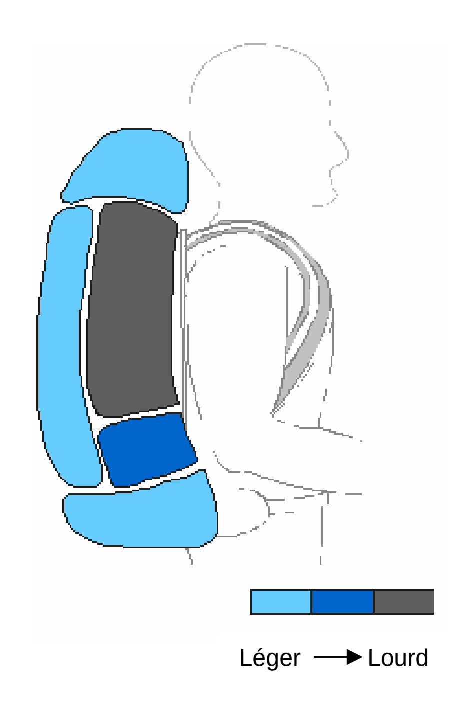


Illustration 4: Répartition idéale de la charge dans le sac à dos UP.

Avant le premier vol

L'UP Pico est livrée avec accélérateur, sac à dos, sac et sangle de compression, matériaux de réparation et ce manuel. Le manuel peut aussi être téléchargé depuis le site web UP. Toute Pico livrée a été minutieusement vérifiée en usine, et corresponds exactement à l'aile certifiée par le DHV.

ATTENTION ! Avant le premier vol, l'UP Pico doit être gonflée sur une surface plane. Le premier vol doit être confié à un revendeur UP agrée avant que l'aile ne soit remise à son acquéreur.

Réglages

L'UP Pico a suivi un programme intensif de développement et des batteries de tests en vol afin d'assurer que la production de série présente les caractéristiques optimales de sécurité, maniabilité et performance en vol.

Comme avec tous les produits 'UP International', l'UP Pico est construite avec le plus grand soin et la plus grande précision. La longueur des suspentes est contrôlée individuellement pour chaque parapente et enregistrée avant distribution.

Les longueurs des suspentes et des élévateurs ne doivent <u>en aucun cas</u> être modifiées.

DANGER! Tout changement effectué sur la voile annule son homologation ! Le seul changement toléré est le réglage des freins, qui doit être réalisé uniquement par une personne expérimentée.

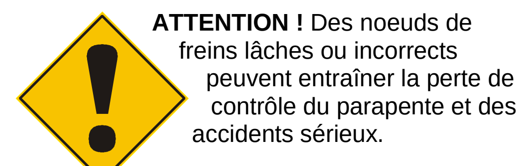
Position des freins

L'UP Pico est livré d'origine avec un réglage de la position des freins que nous pensons être la meilleure et qui est adaptée à la majorité des pilotes. Mais pour des pilotes plus grands ou plus petits, ou pour ceux qui utilisent des sellettes avec des points d'attache non standard, il peut être nécessaire de modifier ce réglage. Si les freins doivent être raccourcis, il est extrêmement important que cet ajustement n'affecte pas la vitesse maximale bras haut du parapente. Il doit toujours y avoir un peu de jeu dans les freins lorsqu'ils sont entièrement libérés. Cela peut être vérifié avec le parapente gonflé au-dessus de la tête du pilote. Il doit y avoir un léger galbe dans les suspentes de freins (et aucun effet sur le bord de fuite de l'aile). Si les freins doivent être allongés, il est important de s'assurer que le pilote puisse toujours décrocher son aile (au cours de manœuvre extrême comme à l'atterrissage) sans l'aide de 'tours de freins'.

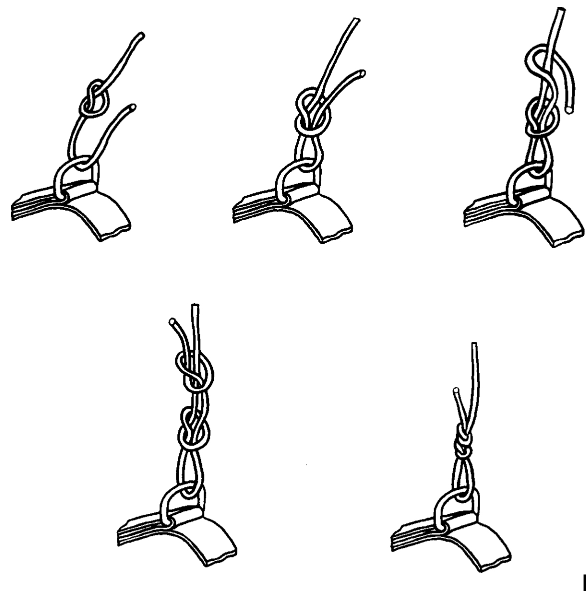
Si vous ressentez le besoin de changer la longueur de vos freins, procédez par étape de 3 à 4 cm et faites le de préférence sur une belle pente école. Assurez vous surtout de la longueur des deux drisses de freins, une dissymétrie pouvant entraîner une situation de vol dangereuse.

Si vous avez des questions ou des soucis en ce qui concerne la longueur des freins, n'hésitez pas à contacter votre revendeur ou UP France.

Pour lier les drisses de freins aux poignées, utilisez un noeud de pêcheur simple ou un noeud de chaise (illustrations 6 et 7). Ces noeuds garantissent un affaiblissement moindre des suspentes.



ATTENTION ! Des noeuds de freins lâches ou incorrects peuvent entraîner la perte de contrôle du parapente et des accidents sérieux.



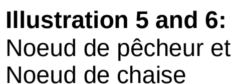
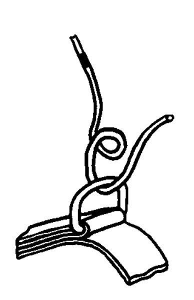
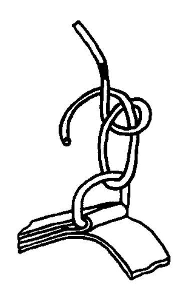
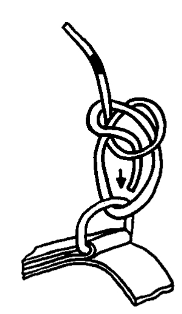


Illustration 5 and 6:
Noeud de pêcheur et
Noeud de chaise







Accélérateur

Il est important que l'accélérateur soit connecté correctement pour optimiser son utilisation (et sa douceur) en vol. Sa longueur doit être vérifiée.

Le lien entre Accélérateur et Elévateurs est assuré par deux cordelettes et deux crocs fendus. L'accélérateur lui-même, est constitué d'une barre principale (pédale) et d'une sangle avec des anneaux à chaque bout pour attacher les cordelettes. Ces dernières doivent passer par les oeillets et poulies de la sellette avant de se connecter au système de poulie des élévateurs (Cf. Illustration). Cette illustration se réfère aux sellettes UP, mais beaucoup sont similaires. En cas de doutes, n'hésitez pas à contacter votre revendeur ou fabriquant de sellette.

La longueur des cordelettes doit être réglée de façon à ce qu'en pleine extension des jambes, les poulies sur les élévateurs se touchent entre elles (poulie / poulie). Réglé plus court, l'accélérateur serait plus difficile à attraper; plus long, il ne permettrait pas d'atteindre la vitesse maximale.
Pendant le décollage, il est conseillé d'attacher la pédale sous la sellette afin d'éviter de trébucher dessus. Les sellettes UP ont deux boucles élastiques ou une sangle velcro afin de faciliter cette attache.

Sellette recommandée

Les sellettes certifiées au DHV et à l'ACPUL sont recommandées.

Toutes les sellettes avec points de suspension à hauteur de thorax conviennent à l'UP Pico. Il est plus facile de piloter par déplacement de poids (pilotage sellette) avec des points de suspension bas. La conception de la sellette devrait aussi pouvoir garantir qu'il est possible d'accélérer l'UP Pico jusqu'à sa vitesse maximale !

Crocs fendus pour la liaison Elévateurs / Accélérateur

Cordelette d'accélérateur

Poulies

Accélérateur double barreau

Notez que la hauteur des points de suspension affecte aussi le réglage de la longueur des freins. Pour toutes questions sur les sellettes UP, contactez votre revendeur le plus proche ou UP France.

Parachute de secours

Il est fortement recommandé d'utiliser un parachute de secours. Dans certains pays, c'est même obligatoire, pensez-y lors de vos voyages ! Assurez vous que la taille de votre parachute convienne à votre poids total volant (PTV), et qu'il soit pleinement opérationnel en cas de problème.

Pour les conseils de montage, n'hésitez pas à contacter votre fabriquant de sellette.

Utilisation de l'UP Pico

L'UP Pico a été développé et testée seulement pour les vols en parapente avec décollage à pied ou au treuil. Toute autre utilisation de l'aile est interdite et potentiellement dangereuse.

Acrobaties

L'UP Pico n'a pas été développé, construite et/ou testée pour une utilisation acrobatique.

DANGER! Ce parapente n'est pas homologué pour la voltige. La voltige en UP Pico ou tout autre parapente peut être très dangereuse. Pratiquer la voltige peut induire des situations de vols bien plus radicales que celles constatées en test d'homologation, et peut conduire à une perte totale de contrôle. La voltige peut aussi surcharger votre aile jusqu'à sa destruction en vol.

Paramoteur

L'UP Pico n'a pas été testé pour une utilisation motorisée. Si vous souhaitez voler avec un moteur sous votre UP Pico, merci de contacter le fabricant du moteur, UP France et les réglementations aériennes ULM du lieu d'utilisation, afin de vérifier la sécurité de cette configuration.

Le vol en pratique

Visite pré vol

Vérifiez soigneusement votre UP Pico chaque fois que vous l'utilisez après quelqu'un d'autre, (si vous n'êtes pas le seul à l'utiliser). Assurez vous que rien n'ait pu endommager le parapente, qu'il n'y ait rien à remplacer, ou que le pilote n'ait pas remarqué un comportement en vol anormal du parapente.

Une visite « pré vol » approfondie doit être effectuée avant chaque vol. Une pré vol attentive est un devoir pour tout aéronef – même l'UP Pico ! Merci d'appliquer le même soin et la même attention avant CHAQUE vol !

Avant chaque décollage vous devez effectuer une visite pré vol comprenant au moins les 5 points de vérification suivants. Il est bon de procéder à leur vérification toujours dans le même ordre pour éviter un oubli.

1. Installez votre parapente en demi cercle de façon à ce que les caissons du centre gonflent avant les bouts d'aile. En dépliant votre parapente, observez la direction du vent et installez votre parapente directement face au vent.
2. Démêlez soigneusement les suspentes, y compris les drisses de freins. Puis, vérifiez que les suspentes soient bien reliées à chaque élévateur respectif, sans circuler autour de la voile. Décoller avec une suspente « cravatée » ou non attachée est extrêmement dangereux !
3. Ensuite, vérifiez que vous avez mis correctement votre sellette et que les sangles de cuisses et la ventrale soient bien bouclées et ajustées. Vérifiez aussi que les épingles du parachute de secours et la poignée, soient correctement installées.

4. & 5. Juste avant le décollage vous devez, à nouveau, vérifier la direction du vent et vous assurer que l'espace aérien est dégagé.

Décollage

Les caractéristiques de décollage de l'UP Pico sont extrêmement simples. Une simple traction sur les A est nécessaire pour que le parapente gonfle et monte au dessus de votre tête. La voile monte sans point dur et sans dépasser.

Avec les A et les freins en mains, faites une dernière vérification de votre parapente avant gonflage. Par vent fort le départ peut être facilité en gonflant l'UP Pico seulement avec les deux suspentes internes des A.

Assurez vous aussi d'être bien positionné au centre de l'aile ; l'aile face au vent. (Le milieu de la voile est marqué du logo UP sur le bord d'attaque).

Gonflez ensuite le parapente avec une course linéaire et pensez à placer vos bras pour qu'ils soient dans le prolongement des élévateurs. Lorsque le parapente est au-dessus de votre tête, vous devez jeter un coup d'oeil pour vérifier que le parapente est entièrement gonflé et apte au vol. La Pico n'a pas tendance à dépasser et d'habitude, il n'y a aucune nécessité de la freiner pour l'arrêter au dessus de votre tête. Le contrôle directionnel doit être effectué seulement lorsque le

parapente est au dessus de votre tête. Un freinage excessif ferait retomber l'aile en arrière. Après avoir vérifié que la Pico soit correctement gonflée, vous devez appliquer un peu de frein (légère pression sur les commandes) et accélérer rapidement dans la pente. Après quelques pas vous atteindrez la vitesse nécessaire au décollage et vous serez ainsi pris en charge… et en vol.

Contrôle de la vitesse

Utilisation des freins

L'UP Pico a une large plage de vitesse utilisable facilement, couplée avec une excellente stabilité à tout régime. La vitesse peut être régulée par les freins pour optimiser la performance à tout moment.

La finesse maximale est atteinte bras haut, tandis que le taux de chute minimum se trouve avec approximativement 15 à 20 centimètres de freins. Après ce stade, l'ajout de frein n'améliore plus le taux de chute, mais augmente sensiblement la pression des freins et permet d'atteindre la vitesse minimale de l'aile.

ATTENTION! Voler à un régime proche du point de décrochage est très dangereux et doit être évité. A des vitesses sous le taux de chute minimal le risque d'entrer en décrochage ou vrille involontaire augmente dramatiquement.

On accélère !

L'UP Pico est équipée d'un système d'accélérateur (barreau actionné avec les pieds). A plein rendement, le gain de vitesse est estimé entre 12 et 14 Km/h. Dans certaines circonstances, l'utilisation de l'accélérateur est extrêmement efficace, et devrait faire partie intégrante de vos vols !

L'accélérateur peut être utilisé lorsque vous volez dans une masse d'air descendante, lorsque vous transitez face au vent, ou en désirant se rapprocher du sol aussi vite que possible. Cependant, il est important de se rappeler que l'aile est plus susceptible de fermer à haute vitesse ; pour cette raison, l'accélérateur ne doit pas être utilisé en grosses turbulences. Si une fermeture se produit tandis que l'accélérateur est actionné, relâchez le immédiatement. L'avertissement d'une fermeture imminente se ressent dans la tension de l'accélérateur; si cette dernière faiblit brusquement, alors le barreau doit être relâché.

ATTENTION! Toutes les situations de vol extrêmes, telles les fermetures, sont plus radicales à vitesse élevée. Pour cela, l'accélérateur ne doit pas être actionné près du sol ou en zone de turbulences.

En virage

L'UP Pico a été développé pour satisfaire la demande des pilotes intermédiaires. Les freins ont été conçus de manière à ce que les 15 à 20 premiers centimètres de débattement produisent un virage doux et direct. Les mouvements plus amples, donnent une sensation « d'aile vive ».

L'utilisation des freins combinée au transfert de poids définissent le rayon de virage et l'angle d'inclinaison de la Pico, et permettent de la contrôler avec facilité. En utilisant le pilotage

sellette et en freinant légèrement, l'UP Pico virera à plat avec une perte d'altitude minimale. Il s'agit de la façon la plus efficace de faire tourner votre aile ! Le rayon de virage est contrôlé avec les freins et l'inclinaison avec le déport de poids.

Si nécessaire, l'UP Pico peut tourner très serré. Pour cela, mettez un peu de frein de chaque coté, puis relâchez le côté extérieur en appuyant encore progressivement sur l'intérieur – Cela réduira le rayon de virage à son minimum.

Lorsque le frein est actionné au-delà des 50% environ sur un côté, l'UP Pico commence à tourner vraiment rapidement et serré. Cela se transforme en 360° engagé (nous vous demandons de lire le chapitre "360° engagé").

Atterrissage

L'UP Pico est facile à poser. En s'axant face au vent, le pilote doit voler vite jusqu'à ce qu'il soit approximativement à un mètre au dessus du sol. Ensuite, il enfonce les deux freins complètement. Avec du vent plus fort, il est recommandé d'appliquer moins de freins. L'atterrissage en virage doit être évité du fait des oscillations difficiles à contrôler qu'il induit.

Le Treuil

L'UP Pico se treuille facilement. Il n'y a pas de techniques spéciales à employer, mais une attention particulière doit être accordée aux points suivants:

- Lorsque vous vous faites treuiller sur un nouvel endroit, assurez-vous d'être à l'aise avec les conditions aérologiques locales. Demandez aux pilotes locaux si vous avez un doute.
- Assurez vous que la voile soit complètement gonflée et au dessus de votre tête avant de donner l'ordre de commencer le treuillage. Si la voile n'est pas centrée au dessus de votre tête ne continuez pas l'opération. Si la traction est effectuée alors que l'aile n'est pas correctement placée, un « verrouillage » ou un décrochage pourrait survenir.
- Essayez d'éviter les grandes actions aux freins tant que vous n'êtes pas suffisamment haut. Utilisez le transfert de poids (pilotage sellette) si une correction est nécessaire près du sol.
- N'essayez pas de monter rapidement pendant la première partie du treuillage. Une bonne vitesse relative est essentielle.
- Ne dépassez jamais une tension de câble maximale de 90daN.
- Toutes les personnes impliquées dans l'opération de treuillage doivent être qualifiées et expérimentées. Tout l'équipement employé, doit être homologué, lorsque cela est nécessaire, et le terrain de treuillage doit posséder un permis en cours de validité.

Attacher le système de libération du treuil.

Le point d'attache optimal pour un treuil et son système de libération, se trouve toujours au niveau du centre de gravité du mobile. Sur un parapente, cela signifie au niveau de la connexion entre élévateurs et sellette, de préférence entre les deux extrémités les plus basses des élévateurs. UP International a développé un système spécial pour l'UP Pico afin d'assurer une liaison optimale entre le pilote et son treuil. Pour des raisons de sécurité, nous vous suggérons de

toujours utiliser ce système pour treuiller l'UP Pico.

Si vous utilisez un système de libération incorporant des tubes entre les élévateurs il est important de s'assurer que les élévateurs ne soient pas raccourcis (tirés vers le bas) par ce système (utilisez alors des sangles conçue pour remonter et augmenter la longueur de votre système de libération). Il est aussi très important de fixer une protection au système pour empêcher qu'il ne vous heurte le visage en cas de treuillage manqué.

ATTENTION! Si vous utilisez un parachute de secours ventral, il est crucial de vérifier la possibilité de son bon déploiement avant chaque vol. En cas de doutes merci de n'utilisez le treuil qu'avec un système de libération en textile.

Sécurité en vol

Le développement des parapentes de performance depuis l'ère des « parachutes volant » a permis d'obtenir des vitesses plus élevées, avec de meilleurs taux de chute, et une maniabilité accrue. En même temps, le parapente actuel exige plus de son pilote. Contrôle précis, sensible et analyse aigue des conditions de vols sont de rigueur. N'importe quel parapente, de l'aile école au prototype de compétition, peut fermer en conditions turbulentes et vous devez être capables de réagir en conséquence.

Aujourd'hui, vous avez un large choix de parapentes différents dans la gamme UP. Leur différence principale réside dans la stabilité que chaque catégorie offre. Les ailes de débutant réagissent à la turbulence moins radicalement et tolèrent un pilotage imprécis alors que les parapentes de performance, pardonnent moins et nécessitent un pilotage plus pointu. Prendre la bonne décision en choisissant un nouveau parapente est le plus important ; vous devez pour cela examiner d'une façon critique votre niveau de vol et de connaissance.

Une façon efficace et sure de vous habituer à votre nouvelle aile est de vous entraîner à la manipuler au sol. Une belle pente école, avec un vent faible à moyen est un excellent terrain de jeu où vous pouvez vous exercer à gonfler l'aile, sentir la réaction aux commandes, faire des oreilles, des fermetures… à l'infini.

Avant le décollage comme en vol, il est important d'anticiper les turbulences et de piloter en conséquence. Tentez de prévoir et éviter les zones de descendances et de turbulences. Si vous vous trouvez dans une zone turbulente, cherchez en la raison pour ne pas reproduire vos erreurs de placements lors des vols futurs.

Thermiques et Turbulences

En air turbulent, vous devez appliquer un peu de frein sur votre UP Pico afin d'augmenter l'angle d'incidence et obtenir ainsi une plus grande stabilité. En volant dans des conditions thermiques fortes ou hachées, il est important que vous vous concentriez à stabiliser l'aile au-dessus de votre tête. Faites cela en laissant le parapente voler vite en entrée de thermique et en freinant l'abattée de la voile en sortie de thermique.

Volez vite est utile pour augmenter le taux de descente ou par vent de face. L'UP Pico possède une grande stabilité due à sa construction et à sa conception. Cependant, un pilotage actif dans la turbulence aidera à accroître votre sentiment de sécurité en évitant des fermetures inutiles et la déformation du parapente.

Descentes rapides

Toutes les techniques de descente rapide doivent être pratiquées en premier lieu en air calme avec suffisamment de hauteur, avant de les utiliser "pour de vrai". Il est important de connaître les trois techniques majeures et les avantages et inconvénients de chacune.

DANGER! Toutes autres manœuvres de descentes rapides, comme les décrochages et autres vrilles, doivent être évités. Elles ne sont pas si efficaces, et les remises en vol incorrectes peuvent être dangereuses (comme avec tout parapente !).



360° Engagés

Un taux de chute maximal de plus de 15 m/s peut être obtenu en 360° engagés, mais il est recommandé de vous familiariser progressivement à ces valeurs.

La mise en 360° engagés de l'UP Pico est très simple et a déjà été décrite dans le chapitre sur les virages. Pour entrer en 360° engagés, il est essentiel d'induire le virage graduellement. Si vous appliquez du frein trop rapidement, vous encourez le risque de partir en négatif. Si cela arrive, relâchez le frein immédiatement et laissez le parapente se stabiliser avant d'essayer à nouveau. Maintenez une pression constante sur le frein intérieur et observez l'augmentation de l'angle d'inclinaison et du taux de chute. A taux de chute élevée, un petit peu de frein sur le côté extérieur aidera à stabiliser le parapente.

Pour sortir des 360° engagés, relâchez simplement le frein intérieur graduellement pour éviter une trop grande abattée. Préparez vous à la ressource du parapente et amortissez le avant qu'il n'abatte. Vous devez aussi savoir que pendant la manoeuvre, vous pouvez subir (ainsi que votre aile) des G élevés.

DANGER! Ne faîtes jamais de grandes oreilles en 360° engagés, le seuil de surcharge du parapente (et du pilote !) serait relativement facile à atteindre.

Parachutale aux B

Pour parachuter aux "B", commencez en vol non accéléré. Levez les bras et saisissez-vous des élévateurs B (toujours vos mains dans les poignées de frein). Tirez les élévateurs vers le bas entre 15 et 20 cm. Le début de course est relativement physique, mais au fur et à mesure que le parapente entre en parachutale, l'effort devient moindre. Le parapente va partir un peu en arrière avant de se centrer et de se stabiliser au dessus de votre tête. Avec 20 cm de traction, vous pouvez atteindre un taux de chute de l'ordre des 6 m/s. Moins de traction induit simplement moins de taux de chute mais tirer plus de 20 cm n'est pas recommandé, car le parapente entre alors dans une position de vol plus instable.

Pour sortir de la parachutale aux B lâchez les élévateurs rapidement et simultanément. La Pico va partir en avant (abattée) pour reprendre sa vitesse, soyez prêt à l'amortir légèrement. Si vous tentez une sortie trop lente, le parapente peut alors rester quelques instants en phase parachutale. Il en sortira presque toujours de façon autonome (sans pilotage) mais il y a un risque de décrochage si le pilote freine intempestivement. Pour cela merci de lire le chapitre « Décrochage ».

Grandes oreilles

Pour faire les oreilles, atteignez et tirez latéralement les suspentes A extérieures (environ 20 à 30 centimètres) afin de fermer les bouts d'aile. Gardez dans vos mains ces suspentes pour ne pas voir l'aile se regonfler. Nous vous suggérons aussi de garder les commandes en bracelets pendant la manoeuvre. Le parapente reste pleinement maniable en pilotant à la sellette. Le taux de chute se stabilise autour des 2 à 3 mètres par seconde. Vous pouvez alors « avaler » plus amplement vos suspentes A pour augmenter la taille de vos oreilles. Les grandes oreilles sont atteintes pour des taux de chute de l'ordre des 4 à 5 mètres par seconde. Aller au-delà peut

entraîner des risques de parachutale ou de décrochage.

Lorsque vous relâchez les suspentes A, les bouts d'aile se rouvrent d'eux-mêmes. Autrement, une légère action aux freins aide à la réouverture.

Ne réalisez pas d'autres manoeuvres avec les grandes oreilles, la structure de l'aile pourrait entrer en surcharge.

En configuration "grandes oreilles" une UP Pico volant dans sa limite de poids basse peut, dans des cas extrêmes et en cas de coups de freins intempestifs, entrer en phase parachutale ou en décrochage. Pour cela, nous vous invitons à lire le chapitre « Décrochage ».

Sortie du domaine normal de vol

Conduite à tenir en cas d'incidents de vol

L'UP Pico est conçue pour être très stable sur le plan aérodynamique. Cependant comme avec tout parapente, des erreurs de pilotages dans certaines situations extrêmes peuvent induire des comportements de sortie du domaine normal de vol. Pour vous assurer de votre capacité à maîtriser de telles situations, nous vous recommandons fortement de suivre un stage de Simulation d'Incident de Vol (SIV). Vous y apprendrez à maîtriser toutes les sorties possibles du domaine de vol en milieu sécurisé et sous le contrôle d'un professionnel. Les manœuvres de SIV doivent uniquement être réalisées en air calme, avec une altitude suffisante, et selon les instructions de moniteurs qualifiés. Nous saisissons encore cette occasion pour vous rappeler de ne pas voler sans secours!

Les incidents de vol décrits aux pages suivantes peuvent être provoqués de façon volontaire mais aussi de par le vol en turbulence ou par des erreurs de pilotage. Ces incidents sont potentiellement dangereux ; si vous projetez de les induire intentionnellement, assurez vous de savoir exactement ce que vous faites. Nous vous conseillons de ne pas volez dans des conditions où ils pourraient survenir involontairement tant que vous n'êtes pas préparé à y faire face.

DANGER! Les erreurs d'exécution durant les manoeuvres suivantes peuvent compromettre sérieusement la sécurité du pilote.

Fermeture du parapente

Fermetures asymétriques

L'UP Pico appartient à cette nouvelle génération de parapentes qui, en plus d'avoir d'excellentes performances, montrent aussi un haut degré de stabilité. Les petites fermetures en bout d'aile peuvent presque toujours être évités en pilotant activement. Si une fermeture asymétrique survient, le mieux pour stopper la rotation est de contrer progressivement à la sellette et au frein du côté opposé. Si vous laissez l'aile tourner il est possible que la fermeture se résorbe d'elle même, avec une nouvelle légère fermeture du côté opposé. Toute fermeture se rouvre normalement toute seule, mais il est agréable de l'aider un peu en « pompant » calmement et amplement du coté fermé (les petits coups survoltés ne servent à rien !). Le principal est toujours de maintenir votre cap avec le contre sellette / commande opposée. Sur des fermetures asymétriques plus grandes il est crucial de contrer précisément afin d'éviter le décrochage du côté ouvert (pas trop fort !).

Enfin, il est possible, bien que peu probable, de voir ses bouts d'ailes coincés dans les suspentes à la suite d'une fermeture. Si cela arrive, le pilote doit contrôler son cap en contrant soigneusement à la sellette et au frein opposé. Un freinage ("pompe") calme et ample du côté fermé devrait supprimer la "cravate". En cas d'échec, les ailes UP ont une suspente C contrôlant le stabilisateur – une traction dessus (parfois forte) élimine les cravates récalcitrantes.

Fermetures frontales

Un angle d'attaque inadapté, conséquence d'une turbulence ou d'une traction symétrique et franche sur les élévateurs A produit une fermeture frontale du bord d'attaque de l'aile. L'UP Pico se regonfle normalement rapidement d'elle même, mais peut être aidée par l'application d'un léger freinage symétrique des deux côtés.

Décrochage

Un parapente en vol normal forme à sa surface une couche d'air laminaire. Si pour quelques raisons cette couche d'air laminaire s'interrompt, des configurations dangereuses de vol apparaissent – on dit alors que l'aile décroche. Le plus souvent cela est du à un angle d'attaque trop important.

Il existe en réalité différents stades et types de décrochages.

ATTENTION! La vrille à plat et décrochage sont des manoeuvres dangereuses et imprévisibles. Ne réalisez pas ces manœuvres volontairement. Il est important d'apprendre à reconnaître les “symptômes” d'une aile sur le point de décrocher ou de partir en vrille afin d'éviter que cela ne se produise.

Parachutale

L'UP Pico n'a aucune tendance à la parachutale. Elle se remettra en vol de façon autonome si vous essayez d'y entrer à l'aide des freins, des élévateurs D ou lors d'une sortie lente des “B“.Si pour une raison quelconque vous vous retrouviez en phase parachutale (comme décrit par exemple dans le chapitre “les oreilles“ : par vol en bas de la fourchette et mise en oeuvre de grandes oreilles), la remise en vol devrait alors passer par une poussée simultanée des élévateurs A en avant. N'essayez pas de sortir d'une phase parachutale en freinant uniquement un coté, vous risqueriez de partir en vrille.

Souvenez vous que les manoeuvres de vol près du point de décrochage doivent seulement être pratiquées sous le contrôle d'un professionnel et avec suffisamment d'altitude.

Décrochage

Décrocher son parapente n'est réellement utile et sensé qu'à l'atterrissage. En atterrissant le pilote décroche volontairement son aile en freinant à 100% des deux côtés juste avant de toucher le sol. L'aile s'affale derrière le pilote et se vide d'elle même.

Quand l'aile est testée par nos pilotes usine, ils font exactement de même mais avec plus d'altitude. L'aile ralentit d'abord à sa vitesse air minimale, puis la couche laminaire sur le profil se brise et le parapente tombe en arrière, entraînant avec lui son pilote. Il est important de ne pas relâcher les freins à ce moment précis, puisque l'aile pourrait abattre violement devant le pilote en cherchant à reprendre sa vitesse. A l'extrême, elle pourrait même passer sous le pilote qui risquerait alors de tomber dedans.

Après être partie derrière, le parapente prend la forme d'un fer à cheval et les bouts d'aile battent violement. Ces mouvements sont transmis au pilote au travers des freins. Maintenir l'aile en décrochage requiert alors une force considérable !

Avant de relâcher les freins et de permettre au parapente de reprendre

son vol, il est essentiel de stabiliser l'aile décrochée. Les freins doivent en fait être relâchés progressivement jusqu'à ce que l'aile entière soit regonflée. Dans cette phase la difficulté consiste à garder le parapente sur son axe. Ensuite, le pilote attend que l'aile repasse légèrement devant lui, puis relâche complètement tout le débattement restant. Lorsque le timing est correct, l'aile abat tranquillement pour reprendre sa vitesse de vol normale. Cependant, il est bon de se préparer à contrôler une abattée plus massive qui pourrait impliquer d'autres fermetures (si l'aile va trop loin devant ou si la remise en vol n'est pas symétrique).

Les pilotes tests prennent aussi soin d'essayer les sorties de décrochages en relâchant un frein, puis l'autre plus tard. Cette situation ne sert qu'à observer le comportement de l'aile et ne doit pas être réalisée intentionnellement. N'importe quel parapente y réagit très dynamiquement ! (Grosse fermeture asymétrique en perspective).

Vrille à plat

La vrille survient lorsqu'un côté de l'aile est « stoppé » pendant que l'autre vole encore. Cela arrive lorsqu'en vol très lent, un frein est tiré fortement et quasiment complètement. Lors du départ en vrille, le parapente tourne rapidement autour d'un axe vertical, avec le côté décroché « volant » à l'envers. Pour se remettre en vol normal, il faut relâcher le frein du côté décroché. L'aile reprendra alors immédiatement sa vitesse et la plupart du temps, partira sur une fermeture asymétrique. (cf. ci-dessus pour l'enrayer).

Si vous soupçonnez un départ en vrille imminent, relâchez le frein côté intérieur. L'aile accélérera doucement et reprendra son vol normal en perdant peu d'altitude.

Wingover

Les Wingovers sont réalisés par une série de virages alternés (un côté, puis l'autre); à chaque changement, il s'agit de laisser l'effet pendulaire augmenter l'angulation du mobile avec le sol.

ATTENTION! L'UP Pico est une aile agile et vive, il est aisé d'obtenir de gros wingover avec peu de virages. Entraînez vous progressivement, les fermetures aux grands angles surviennent rapidement.

Notez aussi que les wingover de plus de 90° d'angulation sont des manœuvres acrobatiques (illégales dans certains pays !).

Contrôle d'urgence

Si pour quelques raisons l'UP Pico ne peut être contrôlée avec ses commandes, par exemple si un frein est rompu ou une poignée détachée, l'aile peut toujours être dirigée et posée avec ses élévateurs D. Soyez informés, que le pilotage aux arrières est bien plus direct qu'au frein. Le point de décrochage est atteint rapidement !

Autres conseils

Parachutale sous la pluie !

DANGER! Evitez de voler en air très humide ou sous la pluie. Une aile mouillée a des caractéristiques de vol très imprévisible. On note une augmentation radicale du risque de mise en parachutale involontaire !

Les parachutales surviennent en effet pour deux raisons:

Premièrement le tissu de l'aile peut absorber l'eau, et devenir plus lourd. Le centre de gravité de l'aile se déplace alors, entraînant une augmentation des risques de décrochage / parachutale. Plus l'aile peut absorber d'eau, plus le risque est élevé. Ce qui signifie que les ailes les plus vieilles (au tissu usé), sont plus sujettes à ce genre de comportement que les ailes neuves.

La seconde raison est plutôt due à la chute de l'eau sur l'extrados – Effectivement si assez d'eau tombe pour recouvrir de façon homogène l'entière surface supérieure du profil ; cette surface devient irrégulière et la couche laminaire du flux d'air se sépare du profil laissant ainsi l'aile décrocher. Ce phénomène a été observé en delta et en planeur depuis des années, mais il vient seulement d'être découvert que les parapentes aussi pouvaient être affectés ! Le plus souvent, cela se produit avec des ailles neuves dont le tissu est encore hautement hydrophobe. L'eau ne pénètre certes pas à l'intérieur mais reste en surface. Nous savons de part les simulations en ordinateur et les tests pratiques que ce phénomène est physiquement possible mais nous le soupçonnons aussi de n'arriver que très rarement en « vol réel ».

Dans tous les cas, sous la pluie le débattement de l'aile devient très court et le moindre coup de frein peut induire une parachutale; dans certains cas, même une rafale ou une entrée soudaine en thermique peut changer l'angle d'incidence et provoquer la parachutale.

Si vous vous retrouvez à voler accidentellement sous la pluie, nous vous recommandons fortement d'éviter tout mouvement brusque ou freinage radical. Ne réalisez pas les oreilles, (encore moins une parachutale aux B), restez loin des turbulences et surtout, gardez de la vitesse pendant l'approche avant de poser.

Logos adhésifs

ATTENTION! Les lourds logos adhésifs ou fabriqués en matériaux inadaptés peuvent conduire à l'annulation de l'homologation de votre voile. Assurez vous toujours, que vos logos n'influenceront d'aucune manière que ce soit le comportement de votre parapente. En cas de doutes nous vous conseillons de ne pas coller de logos publicitaires sur votre aile. UP ne peut être tenu responsable de tous méfaits causés par des changements intentionnels effectués sur l'aile après achat.

Eau salée

Si vous volez la plupart du temps en bord de mer, où l'air est humide et salé, l'aile peut vieillir prématurément. Nous vous suggérons donc de procéder aux opérations de maintenance plus souvent que cela est prescrit dans ce manuel.

Insectes

Lorsque vous pliez votre parapente, merci de vous assurer qu'il n'y a pas d'insectes pris à l'intérieur. De nombreuses espèces d'insectes contiennent de l'acide qui pourrait endommager le tissu de votre aile.

Maintenance et nettoyage

Prenez soin de votre parapente

L'usure de votre parapente dépend de plusieurs facteurs ; sa fréquence de vol, les lieux où il vole, la quantité d'UV qu'il reçoit et l'attention que vous y portez. Tenez compte des points de maintenance suivants :

Pliage de votre UP Pico

Avec la Pico, vous pouvez plier comme bon vous semble !! Vous avez le choix entre le traditionnel pliage caisson par caisson, ou « en moitié d'aile » ou vous pouvez encore opter pour un pliage plus moderne de « type accordéon »... La Pico utilise effectivement un système de renforcement interne ASS sans Mylars… En dépit de la manière dont vous la plierez, elle conservera donc ses caractéristiques initiales de décollage pendant des années !

Nous détaillons ci-dessous la technique moderne de pliage en accordéon en insistant bien sur le fait que cette technique n'est qu'une alternative parmi d'autre. Avec la Pico, VOUS choisissez votre méthode favorite !

Néanmoins, pour éviter toute abrasion mécanique nous vous conseillons de ranger votre aile dans son sac de compression à chaque fois que vous la pliez.

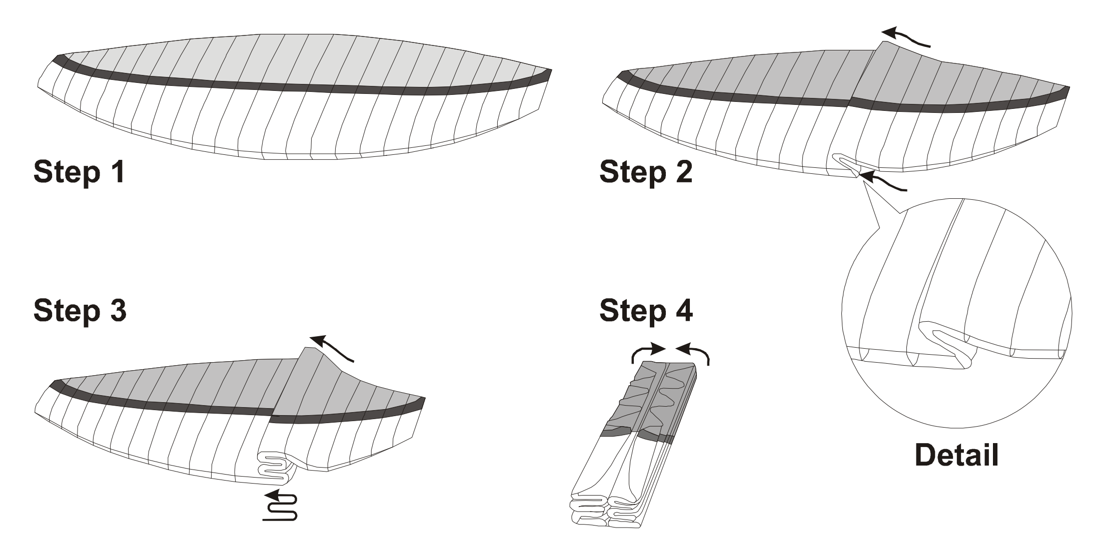


Illustration 8: Pliage « accordéon »… Une des opportunités de pliage de l'UP Pico

Fabrication du parapente

Nous utilisons un tissu polyamide de première qualité, spécialement traité contre les UV et la porosité pour construire nos parapentes. Pourtant, le tissu souffre toujours lorsqu'il est exposé à de larges quantités d'UV. Ne laissez donc pas votre aile au soleil plus que cela n'est nécessaire.

Lorsque vous choisissez une aire de décollage pour étaler votre parapente, essayer de trouver un endroit sans pierre ou autres cailloux pointus. Veillez particulièrement à votre extrados... c'est lui qui est en contact avec le sol.

Si l'UP Pico est mouillée, séchez la immédiatement, mais jamais en l'exposant directement au soleil ! Une aile mouillée ou humide pliée dans son sac vieillira bien plus vite qu'une aile sèche (à la fois au niveau du tissu et des suspentes).

La meilleure façon de conserver votre parapente est de le stocker dans un pièce sèche, noire et bien ventilée. Ne le ranger pas quelque part où il pourrait être en contact avec des produits chimiques d'aucune sorte.

N'exposez pas votre UP Pico à des températures extrêmes (pliée dans le coffre d'une voiture garée au soleil). La chaleur endommage l'enduction du tissu.

Si votre UP Pico est accidentellement mouillé par de l'eau de mer, rincez là à l'eau fraîche et séchez là longuement à l'ombre.

Le suspentage

Les suspentes utilisées sur l'UP Pico sont une haute qualité de Dyneema® de chez Cousin Trestec. Gardez les points suivant en tête :

- Les suspentes doivent être vérifiées régulièrement.
- Veillez à éviter l'abrasion et les dommages même sur les gaines des suspentes
- Les suspentes ne doivent pas être nouées ou tordue inutilement.
- La drisse de frein ne doit pas avoir trop de nœuds au niveau de sa liaison avec la poignée. Chaque nœud affaiblit la suspente.
- Après n'importe quel incident sur les suspentes (atterrissage dans les arbres, dans l'eau et autres situations extrêmes) toutes les suspentes impliquées doivent être vérifiées (résistance et longueur) et remplacées si nécessaire.
- Le moindre changement dans le comportement de vol implique une vérification des suspentes et leur remplacement si nécessaire.

Nettoyage

Si vous estimez qu'il est temps de nettoyer votre UP Pico, utilisez de l'eau tiède et une éponge douce. Les taches plus résistantes peuvent être enlevées avec une solution de savon doux, qu'il vous faudra rincer à fond !

ATTENTION ! N'employez jamais d'agents chimiques, brosses ou autres éponges agressives pour nettoyer votre matériel, ceux-ci détruiraient l'enduction et affecteraient la résistance du tissu. L'aile deviendrait poreuse et perdrait toute résistance interne. Ne tentez jamais de nettoyer votre parapente en machine à laver ! Evitez aussi les « plongeons » en piscine, le chlore ou ses dérivés

endommageraient le tissu. Si vous devez par exemple rincez votre aile ou votre parachute suite à un atterrissage hasardeux (mer...), faîtes le à l'eau claire et avec un savon doux. Cette procédure accélère malgré tout le processus de vieillissement de l'aile.

Stockage et transport

Un parapente doit toujours être séché avant pliage, mais ceci est particulièrement important après le dernier vol de la saison. Cependant attention, même une aile complètement sèche doit être stockée dans un endroit aéré, sec, propre et noir. Si vous ne disposez pas d'un tel endroit pour votre éventuel stockage hivernal, nous vous recommandons d'ouvrir toutes les sangles de compression de votre sac et de le laisser ouvert afin que l'air puisse librement circuler autour de l'aile pliée. Assurez vous qu'aucune souris, chats ou autres animaux ne puissent atteindre votre voile. Veillez aussi à la placer de façon à ce que tout contact avec acides et autres solvants soit impossible. Le pétrole et ses dérivés sont tout spécialement abrasifs sur du nylon et dissoudraient complètement le tissu…
La température de stockage doit être comprise entre 10 et 25 degrés et le taux d'humidité relative entre 50 et 75 %.

N'exposez pas votre UP Pico à des températures extrêmes (pliée à l'arrière d'un véhicule au soleil). La chaleur peut être responsable de l'apparition de moisissure endommageant l'enduction.

Révision et réparation

Le parapente est un sport merveilleux; voler aussi librement qu'un oiseau, profiter d'un peu de paix et de tranquillité. L'air reste cependant un environnement singulier qui exige respect et attitude responsable de la part des pilotes. Chez UP nous ne mettons pas seulement notre savoir et notre expérience au service du développement des parapentes, mais aussi au service de leur maintenance, révision et réparation afin d'assurer votre sécurité à chaque vol.

Notre équipe de maintenance, est composée uniquement de pilotes professionnels qui ont une expérience énorme dans l'examen, l'entretien et la réparation des parapentes. Vous pouvez être sûrs, qu'ils regarderont votre matériel avec la plus grande attention, et que la qualité de leur travail ne pourra que vous satisfaire.

Entretient et maintenance

Toute opération d'entretient et de maintenance doit être entreprise selon les recommandations d'UP. Nous vous recommandons donc fortement de ne laisser toucher votre aile que par les centres de services UP reconnus – Il s'agit d'ailleurs d'une close du contrat de garanti UP. Il y finalement beaucoup de raison pour confier votre UP Pico, à une entreprise affiliée UP !

Contrôle d'aptitude au vol

En Allemagne comme en Autriche tous les parapentes doivent être révisées selon les règles temporelles suivantes :

- 2 ans après l'achat
- Chaque deux ans ensuite, ou plus tôt selon les prescriptions du dernier test.
- Après 150 heures ou
- Après 100 vols

Ces limites ont été définie par le DHV (fédération allemande) et font tout autant de sens pour les voiles volant hors Allemagne / Autriche ! Contactez votre revendeur pour obtenir les informations sur l'atelier de révision (affilié UP) le plus proche de chez vous.

Nous serons évidement heureux de regarder votre aile dès que VOUS sentez que c'est nécessaire.

Centre de Service UP

Afin de vous assurer que votre UP Pico conserve toutes ses caractéristiques de performance et de sécurité, nous vous recommandons d'employez UP, ou une entreprise affiliée UP, pour toute réparation ou opération de maintenance. Notre équipe est entraînée, expérimentée, et connaît mieux que personne les ailes UP.

Garantie UP

Les conditions et l'extension de la garantie internationale UP peuvent être trouvées dans les pages qui suivent. Pour plus d'information, merci de consulter UP international directement. Les membres d'UP France sont aussi toujours heureux d'approfondir ces questions avec vous.

Conditions de garanties nationales

Dans certains pays, les lois locales stipulent différentes règles de garantie que celles soulignées ici. Merci de noter que ces règles locales ne sont applicables que dans le pays où vous avez acheté votre parapente. Les informations sur ces règles et toutes leurs conditions sont disponibles chez votre revendeur local.

Garantie internationale UP

Conditions de garantie :
La garantie internationale UP couvre les dommages matériels de fabrication pour une durée de 24 mois à la date de délivrance du parapente. Elle peut être étendue de 12 mois supplémentaire à condition que UP exécute toutes les opérations de maintenance et de service, visite obligatoire des 2 ans comprises. Hors de l'Allemagne et de l'Autriche, les centres de service approuvés par UP peuvent réaliser ces vérifications.

La garantie UP couvre le coût des dommages matériels de fabrication lorsque UP reconnaît que l'aile tombe sous le coup de la garantie. La garantie UP ne couvre pas les dommages causés par accidents, ou due à des changements effectués sur l'aile. De même, les parties qui sont endommagées par une usure normale sont exemptes de couverture garantie. La détérioration des couleurs, qui n'influence nullement le comportement ou la sécurité du parapente, n'est pas couverte par la garantie, tout comme les défauts causés par l'exposition aux solvants, à l'eau salée, ou simplement à une manipulation incorrecte de l'aile.

Toute demande d'utilisation du contrat de garantie, doit remplir les conditions suivantes :

- Le parapente a été utilisé en circonstance normale et a suivi une maintenance conforme aux instructions données par UP international. Notez que cela inclut les instructions relatives au pliage, stockage et nettoyage de l'aile.
- Le parapente a toujours été utilisé en conformité avec son homologation DHV
- Un carnet de vol complet, mentionnant tous les vols, leurs emplacements et leurs durées respectives, doit être présenté pour toute demande.
- Seules des pièces originales UP ont été utilisée, et seulement UP ou un centre de service affilié a réalisé les réparations ou autres opérations sur le parapente.
- Une carte d'enregistrement complète et correcte a été remplie et envoyée UP sous les 14 jours après l'achat. Notez que vous pouvez aussi enregistrer votre parapente via la page d'accueil du site Internet UP ! (www.up-paragliders.com > service > UP Product registration).

UP se réserve le droit de refuser toute demande n'honorant pas l'une des nombreuses conditions ci dessus. Cependant, dans certains cas, "une remise de grâce" peut vous être offerte afin de faire fonctionner la garantie malgré tout…

Révision UP Pico

En accord avec la législation aéronautique allemande et autrichienne, le propriétaire d'une aile peut vérifier l'aptitude au vol de son aéronef lui même ou autoriser une tierce personne à le faire. Pour réaliser un tel contrôle vous même, UP International doit absolument partager

avec vous un briefing. Ce briefing peut être fait sous la forme d'un agrément avec UP International et n'est valide que pour l'UP Pico. Le propriétaire devient ainsi le bien nommé: "Nachprüfanweisung" après avoir assisté avec succès au briefing chez UP International.

Dans tous les cas, que le propriétaire réalise lui même la révision, ou qu'il la délègue à une tierce personne ; les instructions données par UP International doivent être suivie à la lettre, sous peine d'annulation du certificat l'homologation du parapente. Le DHV et UP International recommandent fortement que vous laissiez faire la révision et le contrôle d'aptitude au vol par une compagnie agrée par le DHV.

Pliage et vérification du parachute de secours

C'est seulement en repliant votre parachute de secours régulièrement que vous pourrez garantir toute son efficacité ! Comme pour un parapente, il doit être examiné tous les 2 ans par le fabricant ou un centre de service autorisé. Nous proposons un service certifié pour le pliage, la vérification et l'installation de votre parachute sur votre sellette. Nous effectuons également toutes les réparations nécessaires, pleinement garanties !

Envoyez votre aile et autres produits UP

La meilleure façon d'envoyer à notre équipe de maintenance votre parapente, secours, sellette etc. est de le faire dans un colis via la poste ou UPS. Joignez nous une note expliquant le travail que vous désirez (Révision des 2 ans, réparation, pliage etc.) et aussi un fiche de contact où nous pouvons vous joindre. Nous vous retournerons votre équipement soit par la poste ou par UPS. Indiquez nous aussi le moyen de paiement que vous souhaitez utiliser (chèque, envoi contre remboursement, virement bancaire).

Si vous avez besoin de plus d'informations sur les prestations que nous offrons, merci de nous contacter à l'adresse ou téléphone ci dessous. Nous pouvons aussi vous fournir les informations sur votre centre de service UP le plus proche.

UP International GmbH
-Abteilung Service-
Kreuzeckbahnstrasse 7
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Germany

Email: service@up-paragliders.com
Service Fon: +49 (0) 88 21-73 09 90
Fax: +49 (0) 88 21-73 09 916

Site web UP

La page d'accueil du site vous informe des dernières news et des derniers produits UP. Vous trouverez sur le site toutes les informations techniques et les accessoires pour votre UP Pico.

À côté des parapentes, sellettes et équipement de vol, vous trouverez aussi la nouvelle collection "Skywear" avec les derniers vêtements techniques adaptés au vol libre.

www.up-paragliders.com

Quelques mots pour conclure

Avec le parapente un nouveau sport aérien fondamental est né, un sport qui apporte la possibilité à chacun de voler de façon indépendante.
La simplicité technique, la mise en œuvre évidente et la facilité d'apprentissage ont rendu le parapente SIMPLE.
Tant que vous volerez avec le respect et la considération nécessaire des exigences et des risques inhérents au parapente, cet idéal de simplicité restera vérité...
Vous seul devez décider si les conditions sont appropriées avant de vous lancer ou de continuer le vol. Vous devez toujours être conscient que tout sport aérien est potentiellement dangereux si vous outrepassez les lois naturelles et physiques, par ignorance ou imprudence.

“Il n'y a probablement que quelques sports pour lesquels le succès exige en plus de la forme physique, de comprendre les processus de la nature à un si haut degré - un fait qui classe le parapente comme un sport bien à part.“ *
Le charme du vol repose en effet sur la compréhension des « processus de la nature » et nous devons essayez encore et toujours de sonder cette logique et de voler en pesant nos décisions.
Le rêve du vol, celui de sentir la liberté de mouvement dans l'air, ne passe pas par les impressions des autres.

Volez pour la pure joie que cela procure. Chez UP, nous vous souhaitons de délicieux, beaux et pourquoi pas merveilleux vols improvisés (les meilleurs) avec votre nouvelle Pico.

SEE YOU UP IN THE SKY –
Votre équipe UP France.

* d'après "Streckensegelflug" Helmut Reichmann.

Pièces jointes

Plan de suspentage 42
Rapport d’homologation DHV UP Pico S-L 43
Feuille de contrôle pré vol.. 51

Livret d’entretient

Utilisé par votre Centre de Service UP (révisions) 53
Carte d’enregistrement du produit... 57



Plan de suspentage

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC
DHV/OeAeC-Technikreferat
LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel
Beauftragter der österreichischen Luftfahrtbehörde



Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Kennblatt

Gleitsegel

I. Musterprüfung

1. Gerätemuster: **UP Pico XS**
2. Hersteller: **UP International Sportartikel GmbH**

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätemasse(kg): **[illegible],2**
2. Zulässiges Startmasse minimal (kg): **[illegible]0** maximal (kg): **85**
3. Anzahl der Sitze: **1**
4. Klasse: **[illegible]GH**
5. Gurtzeugbeschränkung: **[illegible]GH / GX**
6. Fußbeschleuniger: **ja**
7. Trimmer: **nein**
8. Projizierte Fläche (m^2): **21,13**
9. Windenschlepp: **ja**
10. Tragegurtlängen (mm):

Tragegurt A:	Tragegurt B:	Tragegurt C:	Tragegurt D:
normal: **450**	normal: **450**	normal: **450**	normal: **450**
beschleunigt: **295**	beschleunigt: **330**	beschleunigt: **490**	beschleunigt: **450**

11. Leinenlängen (mm), **von der Kappenmitte beginnend**:

	A	B	C	D	E		Bremse	
1								1
2								3
3								5
5								7
6								9
8								11
9								13
11								15
12								17
14								19
15								21
17								
18								
19								
20								
21								

12. Sonstige Besonderheiten:

III. Betriebsanweisung in der Fassung vom: 01.01.08

Ort, Datum, Stempel und Unterschrift des Herstellers:	Bearbeitungsvermerk DHV: Kennblatt geprüft am: von:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC
DHV/OeAeC-Technikreferat
LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel
Beauftragter der österreichischen Luftfahrtbehörde



Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Kennblatt

Gleitsegel

I. Musterprüfung

1. Gerätemuster: **UP Pico S**
2. Hersteller: **UP International Sportartikel GmbH**

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätemasse(kg): **4,5**
2. Zulässiges Startmasse minimal (kg): **70** maximal (kg): **95**
3. Anzahl der Sitze: **1**
4. Klasse: **1 GH**
5. Gurtzeugbeschränkung: **ja GH / GX**
6. Fußbeschleuniger: **ja**
7. Trimmer: **nein**
8. Projizierte Fläche (m²): **23,08**
9. Windenschlepp: **ja**
10. Tragegurtlängen (mm):

Tragegurt A:	Tragegurt B:	Tragegurt C:	Tragegurt D:
normal: **450**	normal: **450**	normal: **450**	normal: **450**
beschleunigt: **295**	beschleunigt: **330**	beschleunigt: **490**	beschleunigt: **450**

11. Leinenlängen (mm), **von der Kappenmitte beginnend**:

	A	B	C	D	E		Bremse	
1	6935	6840	6870	6990			7900	1
2	6850	6745	6780	6910			7585	3
3	6855	6755	6785	6910			7395	5
5	6855	6750	6780	6910			7285	7
6	6890	6795	6825	6945			7160	9
8	6835	6760	6785	6905			7060	11
9	6805	6725	6755	6870			7025	13
11	6775	6705	6725	6815			7020	15
12	6785	6715	6720	6810			6940	17
14	6690	6610	6615	6730			6810	19
15	6635	6565	6570	6660			6790	21
17	6565	6500	6495	6570				
18	6530	6475	6470	6520				
19	6510							
20	6290	6235	6230					
21	6105		6125					

12. Sonstige Besonderheiten:

III. Betriebsanweisung in der Fassung vom: 01.01.2008

Ort, Datum, Stempel und Unterschrift des Herstellers:

Kochel, den 06.12.2007

UP International GmbH
Kreuzeckbahnstr. 7
82467 Garmisch-Partenkirchen
Germany
Phone: +49-8821-73099-0
Fax: +49-8821-73099-16
www.up-paragliders.com
info@up-paragliders.com

Bearbeitungsvermerk DHV:
Kennblatt geprüft
am:

von:

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC
DHV/OeAeC-Technikreferat
LBA-anerkannte Prüfstelle für Hängegleiter und Gleitsegel
Beauftragter der österreichischen Luftfahrtbehörde



Herstellerangaben zum Luftsportgeräte-Kennblatt

Gleitsegel

I. Musterprüfung

1. Gerätemuster: **UP Pico M**

2. Hersteller: **UP International Sportartikel GmbH**

II. Merkmale und Betriebsgrenzen

1. Gerätemasse(kg): **4,8**

2. Zulässiges Startmasse minimal (kg): **80** maximal (kg): **110**

3. Anzahl der Sitze: **1**

4. Klasse: **1GH**

5. Gurtzeugbeschränkung: **ja GH / GX**

6. Fußbeschleuniger: **ja**

7. Trimmer: **nein**

8. Projizierte Fläche (m²): **24,99**

9. Windenschlepp: **ja**

10. Tragegurtlängen (mm):

Tragegurt A:	Tragegurt B:	Tragegurt C:	Tragegurt D:
normal: **450**	normal: **450**	normal: **450**	normal: **450**
beschleunigt: **295**	beschleunigt: **330**	beschleunigt: **490**	beschleunigt: **450**

11. Leinenlängen (mm), **von der Kappenmitte beginnend**:

	A	B	C	D	E	Bremse	
S1							
S2							
S3							
1							1
2							2
3							3
4							4
5							5
6							6
7							7
8							8
9							9
10							10
11							11
12							12
13							13
14							14
15							15
16							16
17							17
18							18
19							19
20							20
21							21
22							22
23							23
24							24
25							25
26							26
27							27
28							28
29							29
30							30

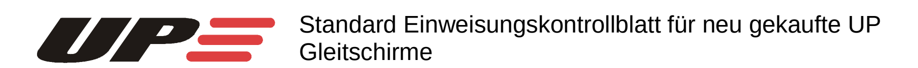
12. Sonstige Besonderheiten:

III. Betriebsanweisung in der Fassung vom: 01.01.08

Ort, Datum, Stempel und Unterschrift des Herstellers:

Bearbeitungsvermerk DHV:
Kennblatt geprüft
am:

von:



Standard Einweisungskontrollblatt für neu gekaufte UP Gleitschirme

Käufer Name/Vorname: ____

Adresse: ____

Befähigungsnachweis Nr. : __________ neuer Gleitschirm, Typ: ____________________

Bisherige Anzahl Flüge: _____________ Seriennummer des Schirms: ________________

Folgende Übungen sollten am Übungshang unter Aufsicht absolviert werden:

Auslegen und Sortieren der Leinen	☐	Durchführen mehrerer Starts	☐
Aufziehtechnik vorwärts und rückwärts	☐	Laufen mit gebremstem Schirm	☐
Aufziehen mit schlecht ausgelegtem Schirm	☐	Slalomlaufen	☐

Das Beherrschen der oben angeführten Manöver ist die Grundlage, um die Reaktionen des neuen Gleitschirmes kennenzulernen. Zugleich werden wichtige Reflexe eintrainiert, um den Schirm in turbulenter Luft angemessen handhaben zu können. Ungewollte Klapper und andere extreme Flugzustände können dadurch reduziert bzw. wesentlich besser beherrscht werden.

Folgende Manöver sollten während Höhenflügen unter Aufsicht mit Funk mit dem neuen Gleitschirm absolviert werden:

Übungen:		**Einweisungen:**	
Schnelle Kurvenwechsel	☐	Einweisung in das Beschleunigungssystem	☐
Enge Vollkreise in beide Richtungen	☐	Seitliches Einklappen mit Kurs halten	☐
Steilspirale	☐	Eventuellen Sackflug richtig ausleiten	☐
B-Leinen Stall	☐		
Ohren anlegen	☐		

Diese Übungen dürfen nur mit einem Rettungsgerät erfolgen. In Thermik und Turbulenzen können alle diese Flugzustände plötzlich auftreten und es dient der eigenen Sicherheit, diese mit jedem Schirm neu zu erfliegen.

Diese Übungen ersetzen nicht ein Sicherheitstraining, dessen Besuch wir jedem Piloten im Interesse seiner eigenen Sicherheit empfehlen. Deine Flugschule kann Dir dies sicher bestätigen.

Wir bestätigen, dass oben genannter Gleitschirm von uns testgeflogen wurde, und die aufgeführten Manöver vom Käufer beherrscht werden:

Unterschrift Fluglehrer: ____

Unterschrift Käufer: ____

Ort / Datum: ____



Livret d’entretient



Voile- Information pilote

Modèle: **Pico**

Taille: ❒ XXXS ❒ XXS ❒ XS ❒ S ❒ M

Numéro de série:

Couleur: ____________________

Date d'achat: ____________________

Date de premier vol: ____________________

Tampon vendeur et signature

Pilote (1er propriétaire)

Nom: ____________________

Prénom: ____________________

Rue: ____________________

Ville: ____________________

Code Postal: ____________________

Pays: ____________________

Téléphone: ____________________

Fax: ____________________

Email: ____________________



Pilote (2nd propriétaire)

Nom: ______________________________

Prénom: ______________________________

Rue: ______________________________

Ville: ______________________________

Code postal: ______________________________

Pays: ______________________________

Téléphone: ______________________________

Fax: ______________________________

Email: ______________________________

Pilote (3ème propriétaire)

Nom: ______________________________

Prénom: ______________________________

Rue: ______________________________

Ville: ______________________________

Code postal: ______________________________

Pays: ______________________________

Téléphone: ______________________________

Fax: ______________________________

Email: ______________________________



Merci de vérifier que votre Centre de Service UP a correctement rempli le formulaire !

1er Service

Date : ____

Services et travaux effectués :

N° Entreprise.
Tampon

2nd Service

Date : ____

Services et travaux effectués :

N° Entreprise.
Tampon

3ème Service

Date : ____

Services et travaux effectués :

N° Entreprise.
Tampon



Merci de vérifier que votre Centre de Service UP a correctement rempli le formulaire !

4ème Service

Date : ____

Services et travaux effectués :

N° Entreprise.
Tampon

5ème Service

Date : ____

Services et travaux effectués :

N° Entreprise.
Tampon

6ème Service

Date : ____

Services et travaux effectués :

N° Entreprise.
Tampon

Carte d'enregistrement du produit

Modèle: **Pico**

Taille : ☐ XS ☐ S ☐ M ☐ L ☐ XL

Numéro de Série :______________________________

Couleur : ______________________________

Date d'achat : ______________________________

Date de premier vol :______________________________

Propriétaire

Nom : ______________________________

Prénom : ______________________________

Adresse: ______________________________

____

____

Téléphone: ______________________________

Fax:______________________________

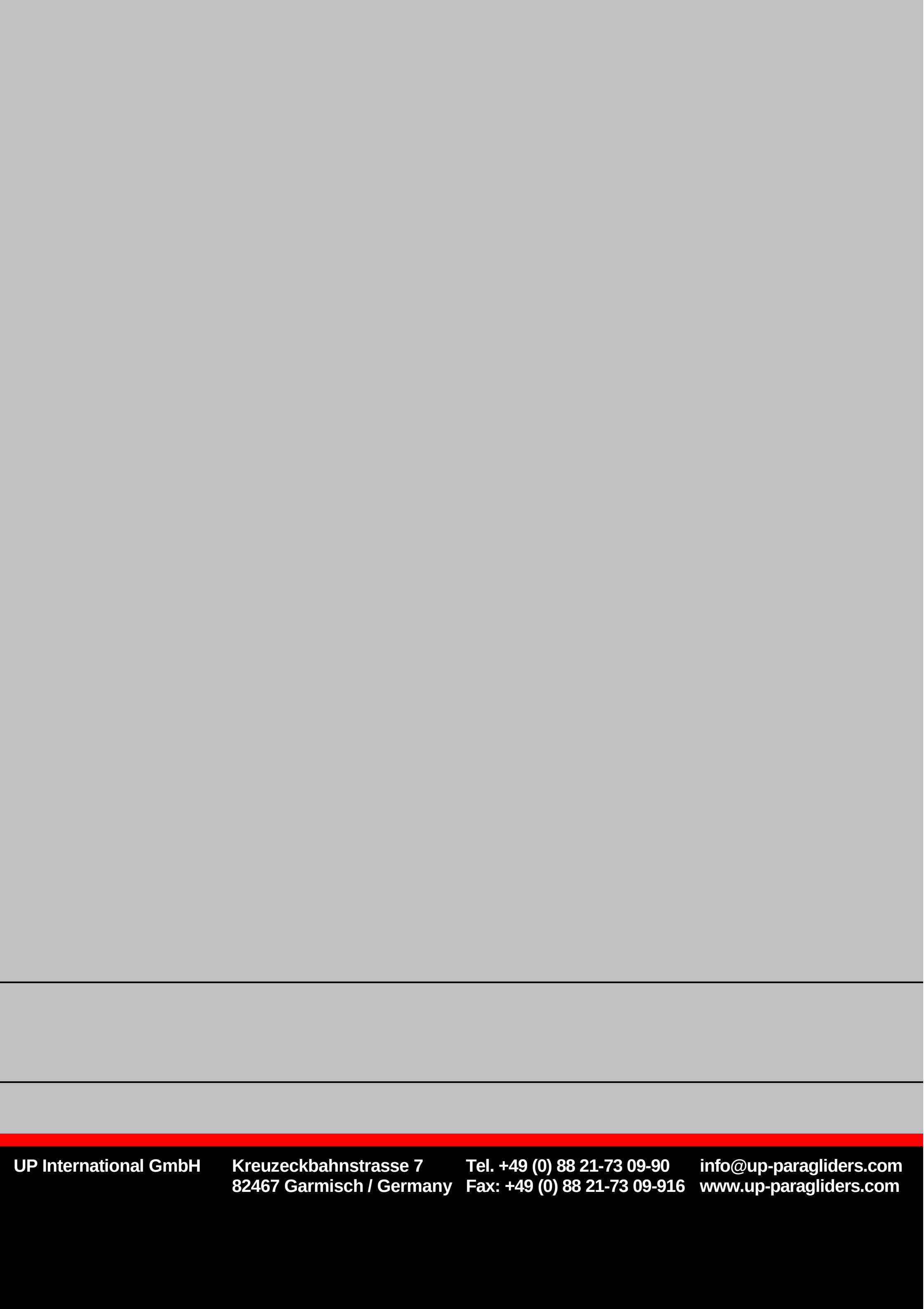
Email: ______________________________

Tampon vendeur et signature

Coupez et envoyez cette carte à UP sous les 14 jours suivant l'achat, ou enregistrez votre nouvelle UP Pico directement via :
www.up-paragliders.com > Service > UP > Product Registration

Ultralite Products
International GmbH
Kreuzeckbahnstrasse 7

D-82467 Garmisch-Partenkirchen
ALLEMAGNE



UP International GmbH
Kreuzeckbahnstrasse 7
82467 Garmisch / Germany
Tel. +49 (0) 88 21-73 09-90
Fax: +49 (0) 88 21-73 09-916
info@up-paragliders.com
www.up-paragliders.com